	Recommendations of the Special Officer. (1)	*Orders of Government.* (2)
8	The provision of proper living quarters or rest rooms may be insisted upon for the employees at least in hotels employing more than 30 workers.	The Government agree with the Commissioner of Labour that for the present it would be adequate if it is ensured that rule 15 of the Madras Catering Establishment Rules which prohibits employers using living rooms for operations connected with a Catering Establishment is strictly enforced.
9	The employees' Provident Fund Act may be made applicable to catering establishments with 10 or more employees.	The recommendation is separately under the consideration of the Government.
10	The Government may after amending the definition of employees as to include the workers in hostels attached to educational institutions grant such exemptions as is deemed to be necessary in view of ths special status they are privileged to enjoy. Thus workers in these hostels which are attached to educational institutions will at least secure a right of appeal to the Appellate Authority if their services are terminated without reasonable cause and they will be granted protection to that extent. Security of service will be guaranteed and adequate compensation assured for the workers in case of dismissal, discharge or retrenchment.	The Government accept the recommendation of the Special Officer.
11	The Madras Catering Establishment Act may be extended to areas located within 3 miles of any municipality, township or class II panchayats.	The Government accept the recommendations of the Special Officer.

இணைப்பு II

[30-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

போக்குவரத்து துறையின் அமைப்பு

கீழ்காணும் சட்டங்களின் விதித்துறைகளையும் அதன்கீழ்ச் செய்யப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும்:—

1. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

2. தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், 1931.

3. தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

கீழ்காணும் வழிமுறைகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டன —

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும் தற்போதுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகள் விடவும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவதன்மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தல்.

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும் தற்போது உள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும்.

1970 மார்ச் 21]

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன்மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலும் பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலும் ஆண்டுக்கு சுமார் 10 சதவீதம் உயர்வு, படிப்படியாக ஏற்படவேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்கமாகும். 1969-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் துவக்கப்பட்டன; 217 கூடுதலான பேருந்துகள் இப்போதுள்ள வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன; இதனால் 14,281 இருக்கைகள் கூடுதலாக்கப்பட்டன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

அரசு வகுத்த நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் எதும் மாறுதல் இல்லை. கீழ்க்காணும் பேருந்து வழித்தடங்களின் தாங்களுக்கும் வகைக்கு அது பொருந்தும்.

(1) எழுபத்தைந்து மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, கடுவிசைப் போக்குவரத்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(2) தொலைவு எதுவாயிருப்பினும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு வந்து முடிவடையும் பேருந்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது, தக்க நடைமுறைகளைப்பின்பற்றி (இரு மாநிலங்களுக்கு இடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) இந்த வழித்தடங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கினர். தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன், இம் மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்கு அடங்கல் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள், கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராட்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 1931-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்திலுள்ள விதித்துறை

யின்படி, சுமையேற்றிய எடை 10,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டுள்ள சரக்கு வண்டிகளுக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 800 வரி விதிக்கப்படுகிறது; இம்மாநிலத்தில் அனுமதிக்கப்படும் உயர் அளவு சுமை எடை 12 டன் ஆகும். சரக்கு வண்டிகள் சம்பந்தமாக அதிக அளவு பளுவேற்றிய சரக்குத்திறன் அனுமதிக்குமாறு தொடர்ந்து கோரப்பட்டு வந்துள்ளது. நடைமுறையில் அனுமதிச் சீட்டில் குறிப்பிட்ட அனுமதிக்கப்பட்ட பளு ஏற்றிய எடையை விட லாரிகள் பொதுவாக அதிகமாகவே எடுத்துச் செல்கின்றன. அனுமதிச் சீட்டில் குறித்த பளு ஏற்றிய எடையாகிய 12 டன்னுக்கு மேல் சுமந்து செல்லும் சரக்கு வண்டிகளிடமிருந்து கூடுதல் வரியை வசூலிக்கத் தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தில் வகை செய்யப்படவில்லை. சாலை மேற்பரப்புகள், பாலங்கள், சிறுபாலங்கள் ஆகியவற்றுக்குக் கணிசமான மேம்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதைக் கருதியும், அண்டை மாநிலங்களில் செயலில் உள்ள நடைமுறையை ஒட்டியும் உயர்ந்த வரி வீதங்கள் விதிக்கப்படுவதற்கு உட்பட்டு, சரக்கு வண்டிகள் ஏற்றிச் செல்லத்தக்க சரக்குகளின் பேரளவு எடையை 15 டன்னாக உயர்த்த அரசு கருதியுள்ளது.

பேருந்துகள்

தற்போது, நாள்தோறும் 270 கிலோ மீட்டர் தொலைவும் அதற்குக் குறைந்தும் செல்லும் வெளியூர்ப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 50 வரி விதிக்கப்படத்தக்கதாகும். இருநூற்று எழுபது கிலோ மீட்டருக்குமேல் செல்லும் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 55 வரி விதிக்கப்படுகிறது. மேற்சொன்ன வகைப் பேருந்துகள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 10 வீதம் உயர்த்திச் சில மாறுதல்கள் செய்யக் கருதப்பட்டது. இதனால் அரசுக்கு கூடுதலாக சுமார் ரூ. 1.6 கோடி வருவாய் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நகரப் போக்குவரத்து, வெளியூர்ப் போக்குவரத்தைப்போல் ஆதாயமுடையதாக இல்லாததால், இந்தப் போக்குவரத்தின் வரி வீதங்களை உயர்த்த அரசு கருதவில்லை.

ஒப்பந்த வண்டிகள்

சென்னை மாநகரில் 'ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின்' தேவை பெருகி வருகிறது. சென்னை மாநகரில் பொதுமக்கள் நலனிற்காக குறைந்த கட்டணத்தில் போக்குவரத்துக்கு வசதியாயுள்ள, ஆட்டோ-ரிக்ஷா, அவசியமென்று அரசு உணர்கிறது. எனவே, சென்னை மாநகரிலுள்ள ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை 300-லிருந்து 400-க்கு உயர்த்தப்படலாமென ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

சீர் பேருந்துகள்

சீர் பேருந்துகளுக்கும் முறையான பேருந்துகளுக்கும் இடையே வேண்டாத போட்டியைத் தவிர்க்கும்பொருட்டும் சீர் பேருந்துகள் தவறாக பயன்படுவதை நிறுத்தவும் சீர் பேருந்துகள்

1970 மார்ச் 21]

சம்பந்தப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளின் வரி விதத்தைக் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று இப்போதுள்ளதை ரூ. 100 என்று அரசு உயர்த்தியுள்ளது.

வரி விதிப்பு

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிபத்திற்கும் ஊக்கமளிக்க, போக்குவரத்து வண்டிகள்மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மைசூர், புதுச்சேரி ஆகியவற்றுக்கும் இடையே இணக்கமான உடன்பாடுகள் செய்யப் பட்டுள்ளன.

சோதனைச் சாவடிகள்

மாநிலங்களுக்கு இடையில் போக்குவரத்தை மேற்கொள்ளும் வண்டிகளை முனைப்பாகச் சோதனை செய்யும் நோக்கத்தில் புழல், கந்தைக் கவுண்டன் சாவடி, ஓசூர் ஆகிய ஊர்களின் எல்லைகளில் மூன்று சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்த அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இங்கு பார எடைப் பொறி நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டதுடன் கூடுதல் பணியாளர்களும் அமர்த்தப்பட்டனர். இந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் வணிகவரித்துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் இணைந்து செயல்படுவர்.

வலவர் பயிற்சிப் பள்ளி

இம் மாநிலத்திலுள்ள வலவர் பயிற்சிப் பள்ளிகளுக்கு ஏற்பளிக்க 1940-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்தியமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள் முகவர்

சரக்கு வண்டிகளின் முகவர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்கான 1940-ம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் ஆலோசனையில் உள்ளது.

வருவாய்

1969-70-ல், 1969, ஏப்ரல் 1-ம் நாள் முதல் டிசம்பர் 31-ம் நாள் வரையிலான ஒன்பது மாதக் கால அளவுக்கு ரூ. 14.40 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. எனவே, 1968-69-ல் கிட்டிய ரூ. 18.65 கோடி வருவாய்க்கு மாறாக, 1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் 1970 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் கிட்டக்கூடிய வருவாய் சுமார் ரூ. 19.2 கோடியாக இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிக்கவும், பயணிகள், சரக்குகள் குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் ஏற்றிச்செல்லப்படுவதையும், சீர் பேருந்துகள் போன்ற வண்டிகள் அதிகாரமற்றவகையில் ஓடுவதையும் கண்டு பிடிக்கவும் மாவட்டங்களிலும் சென்னை மாநகரிலும் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை வாய்ப்பான எல்லா இடங்களிலும் இரவிலும் பகலிலும் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு வருகின்றன.

[1970 மார்ச் 21

பொது

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் உறுதியான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வந்துள்ளது. போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின் போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துரைகளை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு

[30-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

1969–70-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

நாட்டிற்கு போக்குவரத்து வசதிகள் குறித்த முக்கிய வழிகளில் ஒன்று சாலைப் போக்குவரத்து வசதியாகும்.

நகர்ப்புறங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்—பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலைப் போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. 1969-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகிவந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணையிலிருந்து அறியலாம் :—

கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை.	வாடகை லாரிகள்.	தனியார் லாரிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1967	5,681	1,638	10,738	3,095
31—12—1968	5,716	1,898	11,908	3,138
31—12—1969	5,778	2,014	12,445	3,051

	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிற மோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.
	(6)	(7)	(8)
31—12—1967	7,087	1,016	29.255
31—12—1968	8,726	1,315	32,701
31—12—1969	9,912	1,789	34,989

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ்ச் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணிகளாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.